



TITLE:

徳川時代岡山江戸間の海運

AUTHOR(S):

黒正, 巖

CITATION:

黒正, 巖. 徳川時代岡山江戸間の海運. 経済論叢 1925, 21(2): 240-257

ISSUE DATE:

1925-08-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/128309>

RIGHT:

京都市帝國大學經濟學會 經濟論叢

第二卷 第十二號

大正十四年八月一日發行

論叢

商書周書

に見はれたる政治經濟思想

法學博士

田島 錦治

公益上の免稅

法學博士

神戶 正雄

運賃論

見たる

繋船同盟と海運同盟

法學士

小島昌太郎

自殺統計論

法學博士

財部 靜治

說苑

徳川時代岡山江戸間の海運

經濟學士

黒正 巖

リカアド勞働價值法則の妥當性

に就いて 經濟學士

森耕二郎

雜錄

近世農村の性質

經濟學博士

本庄榮治郎

社會統計てふ名目の意義

法學學士

財部 靜治

手形交換制度の先驅としての里昂のベーマン

經濟學士

小川福太郎

物價の變動と從量稅

法學士

汐見 三郎

法令

漁業共 施設獎勵規則・漁業財團抵當登記取扱手續・職業紹介法施行令中の改正・關東州の生産に係る物品の輸入税の免除に關する法律・國有林野火防組合規程・預金部預金を郵便貯金に振替の件

（禁轉載）

說苑

德川時代岡山江戸間の海運

緒言

黒正巖

鎌倉幕府が樹立せられて以來、四百年の間我國の政治組織であつた地方分權的封建制は、徳川氏執政の下に初めて中央集權的封建制に達成した。徳川幕府百般の政策は多く保守退嬰的にして、特に各藩の隆興發展を旨としたものは誠に稀である。徳川幕府が自己の地位と權勢とを擁護せんが爲めに行ひし種々の政策は、屢々多大の弊害を醸した場合があるけれども、之を日本國家といふ大局の立場から觀察すれば、それが反射的消極的結果として各藩の經濟的發展を促進した場合が少くない。例へばかの參覲交替の制度の如きは、天下大小の諸侯をして、次年邊疆の隅々よりも江戸に上らしむることゝなつたが爲め、當の諸侯は勿論、沿道の諸藩は重き負擔に苦しみ、聽て國民を疲弊せしめたことは明かな事實である。併し乍ら他の一面より見れば、之が爲めに諸般の交通機關は次第に整備し、從て從來經濟的政治的に一獨立國として孤立の狀態に在りし

1) 本庄博士、經濟史研究三二九頁以下參照
瀧本博士、日本經濟史二七頁——三〇頁

各藩は、漸くその面目を一新し、流通經濟は未曾有の進歩を遂げ、日本全國をして經濟上有機的に結合せしむることとなり、國民經濟成立の萌芽は已に徳川時代に於て育成せられたといつてよい。²⁾殊に江戸大阪間の經濟交通の發達は最も注目に値ひす、蓋し江戸は政治上の中心にして貨物消費の中心地たるに拘はらず、そのヒンターランドたる奥羽は當時尙は經濟發達の程度低く、政治的都市の高尙なる需要を充たすべき貨物をこの地方に求むることは出来ぬ。然るに大阪は關西文化、經濟上の中心にして豐當なる西國諸藩の物資配給の關鍵を握つてゐた。この兩者が先づ經濟的に相結びその間の交通運輸の發達するは理の當然である。併し乍ら尙は當時の交通技術を以てしては、大阪江戸間の陸路は僅かに旅人のみの利用する所にして、多量の貨物を輸送するには海運によるの外なかつた。かの菱垣廻船、樽廻船及び番船等の船舶の發達、之に伴ふ諸種の問屋組織の發達の如きは、當時の江戸と大阪との經濟上の地位並びにその關係を物語るものであらう。³⁾

抑も交通の本質たるや、人と人とを接觸せしめ、地と地との隔を縮少せしむるものなるが故に、徳川時代に於ける交通の發達は、人的地的交渉を深からしめ各藩の間にその利害關係上種々の問題を惹起せしめざるを得なかつた。茲に於て幕府は交通に關し、殊に海運に關して一般的原則的規準を與へ、一面に於て各藩の利害鬭爭を防遏し、他面に於て交通の利便と安全とを増進しようとした。各藩はこの一般的規準の範圍内に於てのみ造船并に運輸交通の自由を有した。即ちこの幕府の令達せる規準は、今日謂ふ所の海上交通に關する國際公法の如きものである。各藩はそれ

2) 本庄博士、經濟史考二九七頁以下

3) 日本交通史論藤田學士論文四七頁以下參照

く自己特有の經濟事情に適合した政策施設を行つた。殊に大藩に在りては往々注目すべき經濟施設を有するものがあつた。今日迄徳川時代の經濟史又はその經濟政策の歴史と稱せらるゝものは、多く徳川幕府の施設、徳川氏直領の地に於ける經濟史である。嚴密なる意味に於ける全日本の近世經濟史ではない。各藩の經濟史が完成され、之を統合整理して甫めて徳川時代の經濟史は完きわけである。私が本文を稿する所以のものは、即ちその部分事業であり、又基礎づけの分擔である。徳川幕府の交通政策并に大阪江戸間の海運に關しては、已に先輩諸氏の研究が可なり多く世に現はれてゐるから、敢えて之を論じない。私は専ら岡山藩の施設特に岡山江戸間の海運につき考察する。蓋し之を詳にすることは、遠く江戸を離れたる、外様大名の領する岡山藩が經濟上如何なる關係を江戸に對して有してゐたか、從て亦關西の諸藩が江戸に對して有せし經濟關係を類推することを得るのみならず、更には所謂中央集權的封建制の下に於いて、各藩相互の間及び各藩と幕府との間に在つた經濟關係を明にするの一途になると思ふからである。

一 江戸大廻船の所屬

岡山藩は政府自ら船舶を有し、造船工場を自營した、併しその目的は多量の貨物を運輸するといふが如き經濟上のものではなく、寧ろ藩主及び藩の役人の出入并に沿海警備の如き非經濟上の目的に供せらるゝものであつて、從てその船舶の多數は客船であつて、荷物船はその數も少く規模も小であつた。併し後に述ぶる如く大量貨物運送の爲め藩自ら巨船を建造せんとした場合もあ

つたが、原則としては民間の交通運輸は勿論、藩政府の貨物の輸送に際しても民間の船及び藩外の船舶所有者に之を委ねた。岡山藩が江戸へ貨物を運送するが如きは、必しも年中継続的に行はれたのでもなく又その分量も多大ではなかつたので、その重要な度は大坂岡山間の交通關係の比ではない。殊に運送中の事故に基く損害賠償の問題につきては、資力の少き岡山藩内の船主は充分にその責に任ずる事が困難であつたから、江戸大廻り米の運送の如き危険の大なるものは、之を何人に行はしむべきにつき、藩當局は常に頭を悩まし、その方策は始終變更されてゐた様である。或は民間の船に委ね、或は大坂鴻池の持船と契約をするなど色々試みたが、何れも一長一短がある。そこで藩自ら荷物船を建造し大廻り米の運送を自營するに如かずとの議を森半右衛門が發案した。彼の考へでは藩は年々多大の米穀その他の貨物を江戸大阪へ運送しなければならぬ。然るに之を民間の船や資本家の船によりて運送する時は常に紛議を生ずるから、之を藩政府の手で行ひ以て問題の源を断たうといふのである。松島兵太夫なる者がこの案を具して津田重二郎に示し、津田は之を評定所に於て諮問したのだが、色々の事情があつて沙汰止みとなつてゐた。然るに森半右衛門は更に詳細の研究を遂げ、その献策の有利なることを力説した、即ち『寛文七年の冬より八年の春迄の上り米又は大廻りの運賃を計算したるに、加子百人を召抱へ二人扶持に十俵宛の支配に積り二千二百二十五俵、而て去冬より當春迄の上り米大廻り米の運賃二千二百九十二俵にして差引百六十七俵を餘す、故に荷船二十艘を作り右の手船、手加子にて運送する時は缺米減少し且つ儲船等による時は、浦加子平均一月五十人を要し加子米の節約となり且つ増加

せる百人の加子は休航中は他の仕事をなさしむることを得るが故に却て經濟上有利である」といふのである。併し乍ら荷船二十隻の建造には少くとも銀百貫目を要するので、當時の藩の財政は之を許さない。今一應調査するの必要ありとし舟手をして研究せしむる事となつた。⁴⁾二人の舟奉行は調査の結果を報告したが、それによれば、百石舟二十、加子百人、杖付二十人を召抱へる時は、初年の入用銀八十六貫目餘、翌年より年々の修繕等に銀十二貫を要す、故に一時に多くの船を造らずして現存の荷舟二隻と他に二三隻を新造し、手加子をして上り米を運送せしめその成績を見てから事業の擴張を計る方が得策であるといふことであつた。⁵⁾結局大廻り米につきての問題は解決せらるゝに至らず、大廻り米の運送は依然として民間の船が之に任じてゐた。従て缺米に關して常に問題を惹起した。延寶四年に至り大廻り米は大阪鴻池喜右衛門をして運送せしめては如何との議起り、その試みとして江戸藩邸用の餅米を運送させて見ることにした。⁶⁾爾來藩の大廻り米は鴻池船が一手に引きうけ、只民間の船は補助的地位に立ち、主として大阪岡山間の乗客、米穀その他の貨物を運送してゐた様である。然るに鴻池船が岡山藩米の江戸向運送を長く一手に獨占するに及びて次第にその弊を生じたものと見ね、享保七年七月には舟奉行から次の如き達しが出た。⁷⁾

江戸へ大廻り船に被遣御米向後は鴻池船と御町在之大船共に年中の御廻米半分宛二三年之中も御積せ被成兩方之模様次第に被成其の以後の儀は又其節御下知有之筈に候、但御家中積荷運賃の儀相對横様に先頃は申渡候得共登り下りとも、前々の格可有之候先格の通に急度可申付候

- 4) 寛文八年六月二十一日の評定留、
- 5) 寛文八年七月二十一日評定留、
- 6) 延寶四年九月十日評定留、
- 7) 松本氏所藏船手御法留、

右によつて大廻り米運送につき鴻池船と藩内の民船との利害得失を試みたるに、後者の方が何かの點に於て入念であることが分つたので、享保八年六月の達を以て、將來、大廻り米は全部藩内の民有船によることゝなつた。之が原則となつて幕末に至つた様である。

二 運送者の損害賠償

運送者はその運送貨物に損害を加へた場合には、その荷主に對して損害賠償の義務を負担した。茲に述ぶる所のものは、當時運送貨物として數量よりいふも價格より見るも重要な地位を占めて居た所の米穀についてゐる。

イ、損害賠償の方法。江戸への大廻米につきては、依託された米が岡山より江戸へ至る間に減少すれば、運送者はその送先地たる江戸に於て、減少した丈けの米を支拂はねばならなかつた。併し之は船主に對して甚だ苦しい負擔であつた。そこで寛文八年六月にその緩和策を講じた。

舟奉行よりの申立によるに去秋よりの江戸廻米五千二百五十五俵町船四艘に積越し右の内にて欠米十五石八斗二升八合、金にして參拾九兩一步と銀貳拾九匁三分、此分船頭江戸にて辨し候は大部分の儀船主殊の外迷惑仕候(中略)此度は江戸にて辨せさせ候儀者無用に仕米の高又は米の相場具に書付差越候様南部二郎右衛門へ可申遣其上にて金議に及ぶ可き旨老中より旨令

即ち船主は欠米の辨償を送先地たる江戸にてしないで、歸國の上當時の米價に換算し金錢によつて損害を賠償することゝなつた。然るに當時の江戸相場なるものが必しも確實に分らなかつたと見え、船主は歸國の上損害賠償に附し相場を誤魔化さうとした場合もあつた。⁹⁾又老中が船奉行

8) 寛文八年六月二十一日詳定留、
9) 寛文九年十月二十一日、類編

に對し「江戸大廻り船米に欠を立罷歸御藏へ欠米を返上候には江戸米相場に銀を差上候様に可申付旨」を嚴達してゐる。¹⁰⁾その理由とする所は「此度大廻り船江戸にて米に欠を立罷歸御藏へ米にて欠を差上候處船奉行共不存跡にて承候、此度は此の分にて御差置可被成哉、御法は江戸の相場に銀にて差上筈に候、米にて指上候は、江戸にて高値に米を拂ひ御國にて下値の米にて欠を辨候ては盜止間敷」といふのである。而てその損害賠償履行の期限は歸國後六十日以内といふことになつて居る。¹¹⁾

この損害賠償の制度は船主にとり非常なる苦痛であつたことはいふ迄もない、中には不正を働く輩もあつたかも知れぬが、役人の猜疑の眼に映する程に狡猾ではなかつたと思ふ。或者は損害を賠償する爲めに船に用ふる綱や碇迄を安く賣り拂つたといふ位である。殊に古米の運送に附しては欠米は一層多く、船主の負擔は益々重くなるので、箱入運送の場合を除き、古米運送上の欠米はその賠償義務がないことになつた。從來已に見免の制ありて、季節に隨ふ欠米賠償の額を考量し負擔の輕減を計つてゐたが定法ではなく臨時のものであつた様に考へられる。明和四年十二月に至り見免の定法を布き「秋より翌五月上旬迄は一俵につき三合充、五月中旬より夏米の分一斗の内二合充」は欠米があつても賠償しなくてもよいことゝなつた。¹²⁾この制法は最も合理的のものといふべきである。

□、欠米防止の方法。大廻り米運送中欠米を生ずれば、たとひ船主が之を賠償するとしても、種々の量定上の手續を必要とするのみならず、江戸に於てその賠償をしないことゝなつてゐるか

10) 寛文九年十月十日類編

11) 寛文九年十一月二十一日類編

12) 明和四年十二月舟手御法留

ら、當局の不便不利はいふ迄もない。更に運送者の側よりいふも正直鄭寧に運送し然かも自然的に減少する米の損害を賠償することゝなれば、船主は採算立ち難く延いては藩内一般の海運業の衰微を來すに至る。そこで船主共は大廻り米を一定の箱に入れて運送し、欠米を生じた場合の量定の紛議を避くると共に欠米を出来るだけ少くしようとの策を建議した。

江戸大廻り御米は箱入米被遣事

江戸大廻り御米被仰付候只今時分惡敷御座候に付升目請受積申事迷惑に奉存候間廻し俵を箱入に被爲仰付其次第に御米拂申様に被仰付候は、其手本米より外の欠は船頭共より差上可申候、左様にも被爲仰付候御事難成候儀に御座候は、船頭加子の扶持方浦々へ遣御公儀様より被爲仰付被下候は、舟の儀は御用に立て申度奉存候、只今御米請受取積申候へは江戸にて拂申時分も惡敷御座候故如此申上候、上乘衆御乗せ被爲成候得共其上にても御有殘に思召候は、船頭加子共に如何様誓紙にても可被爲仰付候、右の通如何様共被爲仰付被下候は、難有可奉存候

寛文十一年八月十日

日比村 藤左衛門
牛窓村 助三郎

即ちこれによれば、一定の箱に米を入れおきこれを標準としてその減少の度を考量し欠米を賠償しよう。若しこれが許されねば、船を藩政府に貸し村々の船頭加子は何等賠償の責任を有たず只單に勞働賃銀のみを貰つて運送に従事しよう、即ち傭船契約によらうといふのである。そこで結局箱入標準米の制を用ふることになった。併し當局は尙ほ猜疑の念を有し、「箱入に手本米被遣儀は直なる様に候、箱入にても火にあぶるなど仕と承候、然れども毎上乘杖突一人誓紙書せ遣候

得者左様の手くらふは成間敷」とて、先づ試験的に一二隻の船のみに箱入米の制を實施することとした。¹³⁾かくして寛文十二年に右二人の船主が、箱入米の法によつて江戸大廻り米の運送を試みたが、その結果は次の如くである。¹⁴⁾

一、千二百俵、但し三斗二升入、一俵に付平し三斗二升三合五勺六才

右は半窓村助三郎舟に積廻り

一、箱入米廻し

上積三斗二升七合四勺、中三斗二升四合六勺、下三斗二升二合一勺、右欠米平し一俵に付四合八勺六才

一、千二百九十俵、但し三斗二升入、一俵につき三斗二升三合八勺九才

右は目比村藤左衛門舟に積廻り

一、箱米廻し

上積三斗二升八合一勺、中三斗二升六合一勺、下三斗二升四合六勺、右欠米平し一俵に付三合二勺九才

一、御廻し一俵に付平し三斗二升九合五勺六才

右箱入の欠米平し三合、惣俵の欠米平し六合にて候、夏米は惣て欠立候由毎御藏奉行三斗二升の外は三分一見免遣す由に候六合の内三合は箱入の欠に引又三合見免に仕欠なしに可被仰付哉と何れも申に付其の邊可然。

之によつて見れば箱入米の方が減少量が少いのは事實であり、運送成績は良好であつたといふべきである。故に本来ならば箱米の減少量と俵米の減少量との差三合の欠米を賠償するの義務があるけれども、この際特に見免によつて損害賠償を宥された。蓋し夏米ではあつたし且つ俵にて運送すれば當然箱入米よりも多く其米を生ずるからである。然るに年を経るに従ひこの箱米の制

13) 寛文十一年八月十日類編板挾記録

14) 寛文十二年七月六日江戸廻切手寫節録

度は必しも絶對的に正確な標準となるものでなく、時には箱米の方が俵米よりも多く減少するといふ場合が屢々起つて來たので、終に延寶二年正月に至り箱米の制を廢止することゝなつた。¹⁵⁾要するに欠米の防遏及び之によつて生ずる種々の問題は何等解決せられず、或は藩内の民船に命じ、或は藩自身の船により更に鴻池の舟と運送の契約を結ぶ等、時に應じて臨機の所置をさるの外なく、終に箱米の制も効果を收むることなくして了つた。

三 江戸岡山間の運賃

運賃の變化、運賃と運送貨物の價格との割合を見ることは、當時の船主並に水夫の所得を見、延てその生活の狀を察するの好資料であるから、今煩を厭はず之を示して見よう。而て運送貨物中の首位を占むる米穀及びその他の貨物及び乗客の運賃とを別記して考察するであらう。

イ、米穀の運賃。當時の運賃は今日に於けるよりも一層屈伸性に富み米價の變動に應じて屢々高低した様である。併し乍ら時には米價の高低を論せず強制的に運賃を定め、或は長期間運賃を改めなかつた場合もある。且つ藩内の船は鴻池の船よりも低き運賃を強制されてゐた。藩内の船は鴻池船よりも缺米の賠償その他緊急の場合には種々の特典を與へられてゐたといへ、運賃制としてその意を得ざる所である。

岡山藩庫が藏する所の箱編中の記録は、寛文九年十一月十日の運賃規定を以て最古とす、之によれば米百石に付銀四百八十目の定である。更に翌十年七月二十一日には、米價高と航海困難な

15) 同年正月二十一日評定留

る時季なることにより百石に付五百目に改めた。その後米價安につれ延寶元年の春には四百六十目に低下したが、船持が窮乏したので五月三日には四百八十目に引上げた。其の後三十年程の間は米穀運賃に關する記録がないけれども、年紀不詳の舟手御法留によれば、「御借切舟御米相場六十目位の時は石に付五匁五分より六匁迄」とある。更に下つて正徳五年十一月、船持共は藩廳に願出で、鴻池に對する同一率の運賃を受けんことを要求したので、鴻池運賃を規定し之より五分安き運賃を支拂ふことゝなつた。従て以前は鴻池運賃よりも五分よりも多く下値の運賃を受けてゐたことが察せられる。鴻池の運賃表は次の如くである。

一、米相場	五十目より内は	一石につき	四匁五分
同	五十目以上六十九匁迄	同	五匁五分
同	七十目以上九十匁迄	同	七匁
同	百目以上百二十九匁迄	同	九匁
同	百三十匁以上	同	十一匁宛

徳川時代の米價の高下は主として供給關係に基き年の豊凶によつて高低の度が著しかつた。¹⁶⁾それは今日の經濟界には考へられない所である。従て米價と運賃との間に一定の比率を豫定しておくことは適宜の策といふべきである。右の運賃表の發表以來久しく運賃に關する記録がない。思ふに右の運賃率によつたものであらう。元文四年九月の大廻り貨物運賃表に記す所は、米一石につき七匁八分七厘五毛とある。¹⁷⁾之を時の米價と比較するに、右正徳五年の運賃率と大差なく略ぼ

16) 本庄博士、徳川幕府の米價調節附録四〇八頁以下

17) 同年同月舟手御法留

米價の一割前後を以て運賃としたようである。

■、乗客の運賃。江戸岡山間を旅行するものは多く陸路山陽道東海道に由つた。又時には岡山大阪間を舟に由り、東海道を徒歩又は駕籠にて往來する者もあつた。岡山江戸間を全部舟にて往還するが如きは到底普通人のなり得ざる所であつた。従て乗客運賃に關する記事は何れも四人及び病人のみに就てある。寛文頃の制法によれば、その運賃は次の如く定められてある。¹⁸⁾

四人運賃

一、一人 運賃五匁宛

二、舟駄一つ 同上三匁

右船中にて相果候節は運賃無之駄計の賃を被下

病人運賃

一、御小人 運賃五匁宛

二、御足輕以上は自分運賃五匁宛

一、囚人は何れによらず御定の運賃五匁駄賃共

その後元祿十五年五月十八日には右の運賃の外に次の如き割増金を與ふることを定めた。¹⁹⁾即ち、

一、一人より三人迄 金子二百足

二、四人より五人迄 同 三百足

三、六人より八人迄 同 五百足

四、九人より十人迄 同 六百足

但し十人以上は前へ戻り足し被遣

18) 舟手師法留年紀不詳

19) 舟手留帳

重荷物十貫

銀 一匁二五
但し辰半分

銀 一匁二五

銀 一匁八七五

輕荷物十貫

銀 一匁五〇
同上

銀 一匁五〇

同 二匁二五

御荷物積合の穀
物一石に付

相場五十匁一六十七匁迄
銀五匁

土井竹

長さ四間
一匁一〇

但し四間より上は三尺に付一分増
四間より内は半間に付一分減

家中貨物運賃

鹽 一 俵

延寶二年二月

元禄十五年五月

元文三年九月

銀二匁六二五

重荷物十貫に付

銀 一匁五〇

銀 一匁四五
上り下り同事

同 二匁一七五

中荷物 同上

同 二匁〇〇

同 一匁七〇

同 二匁五五〇

大輕荷物 同上

同 三匁〇〇

同 二匁七〇

同 四匁〇五〇

右の重荷物輕荷物と稱するものが如何なる内容なるかは不明であるが、恐らく家具その他の生活要品にして、江戸に販賣する目的を以て輸送せられたものではないと思ふ。この外にも松板石材の運賃も出て居るが、重要貨物とせられてゐないから茲に記さない。尙ほ問題とすべきは藩政府の輸送貨物として「鹽」の記されて居ることである。勿論岡山藩政府が果して年々鹽を江戸へ運

送したか、又其の數量が幾何であつたかを明かにすることは出来ぬが、かの岡山藩政府の擅專賣問題と何等かの關係を有しないであらうか。^{〇22)} 其の輸送せらるゝ所の鹽が、岡山藩の江戸諸役人のみに供給せられたものか、或は又江戸市場に販賣されたものか、今之を詳かにすることは出来ぬけれども、少くとも岡山藩が多量の鹽を所有し、之を自ら處分してゐたことは明かなる事實であるから、之が確實なる文献を探索して一層の研究を試みるであらう。

(註一) 從來は茲に定むる運賃によつて居たのであるが、寛文九年より米價が下落したので、從て運賃も引き下げられた。更に延寶元年より米價が騰貴し再び従前通りの運賃となつた由を運賃表に附記してある。

(註二) 「大廻運賃先格に二割半増に被定同四年八月又二割半増に被下都合五割増に改む」とあるから元文三年及びその以前の運賃を知ることが出来る。

二、上乗の路銀。鴻池船と稱するものは、鴻池なる資本家が船を所有し船乗を備ふて海運に従事するものであるから、船主と乗組員との關係は大體に於て現今の海運組織と同様であつた。併し乍ら岡山藩内には果して鴻池船の如く、船主と乗組員とが別人である場合が存したか否か明かでない。即ち所謂船頭が船の持主であり一家眷族が彼を助けて航海したものか、或は船主は一の資本家として多くの船乗を雇傭してゐたものかを研究するを要す。若し後者の場合とすれば、乗組員の勞賃が幾何であつたかの疑問を生ずるが、遺憾乍ら之を明にするの資料がない。故に私は民有船に乗組む者の勞賃を推察するの參考として藩政府の上乗人の路錢を記して見よう。上乗と稱するは、民有船が江戸へ大廻米を運送するに際し、その乗組員が米の取扱を粗末にし又は之を

竊取し、延いて後來缺米に關して種々の問題を生ずるから、乗組員を監督し紛議を未然に防止しようとの目的を以て、船手の役人殊に船舶現業員を民船に同乗せしむることである。船手の現業員は勿論平素より藩の給與を受けて居るが、江戸へ上乘として航海する時は別に上乘路錢を支給された。「江戸大廻舟上乘路錢の古法」と稱するものに由れば次の如くである。²³⁾

一、米 六俵 大船頭

一、不 明 小船頭

但し上乘に乗り候節は大船頭並に被下

一、銀 十匁 楫取

但し上乘に船頭不被遣楫取上乘に乗候時は三十匁

一、銀 五匁 加子

但し運賃船に御米積廻候時上乘に乗候時十匁

茲にいふ大船頭、小船頭、楫取、加子は、現業に従事する舟手の下級役人にして、今日世俗に謂ふ所の船頭や水夫ではない。藩の所有に屬する船の航海に際しても實際の楫取とかその他の勞務に服するものは他にあつた。大船頭以下の現業役人は監督者として乗船するを常とした。江戸への海運に際しては、その大廻り舟の大小、輸送貨物の多寡輕重によつて、或は大船頭が上乘として出張することもあつたし、或は加子の如き下級の役人が行く場合もあつた。併し運賃船即ち藩政府が民間の船と運送契約を結び、所定の運賃によつて大廻りの貨物を輸送する所の船の上乗人としては、大船頭の如き比較的高級の役人は出かけなかつた様である。楫取又は矢倉者の内一

人を派遣し、路錢として銀三十目を給するの旨が享保七年の制法に在る。²⁴⁾ 本來拵取以下のものは給與が薄いから、それが江戸大廻舟に上乘として數十日の間、家へ居ない事となれば、僅か銀三十匁位の路錢を受けただけでは、家に留る妻子は生活上甚だ困難を感ずるわけである、そこで享保七年十月以來は、浮米の内から米二俵宛を家族留守手當として支給することゝなつた。²⁵⁾

結 言

岡山江戸間の海運に關する文献は、之を徳川時代全期に亘つて求むることは出来ぬけれども、以上の記述によつて岡山江戸間の海運の如何なるものであつたかを略ぼ明かにしたと思ふ。即ち當時の岡山江戸間の交通關係は、かの大阪江戸間の交通とは著しくその性質が異つてゐるし、又大阪岡山間のそれとも大に趣を異にする。岡山藩政府が種々の施設を用ひて、岡山江戸間の海運を行ひし所以のものは、多くの理由があらう。例へば運送貨物中の首位を占むる米穀の如きは、江戸の米相場暴騰に刺戟せられて、直接に市場へ供給するの目的を以て遙々輸送せられた場合もあらう。又鹽の運送の如きも其の數量を明かにすることは出来ぬけれども、之は恐らく市場供給の爲めに藩政府が直接に運送し販賣したものと思はる。併し乍ら江戸大廻米なるものは主として江戸に在住する岡山藩の役人并にその家族の扶持方米がその大部分を占め、他は之等の人々の生活費を支辨する爲めに一種の貨幣として運送せられたものといふべきである。

寛文年度以來、津田永忠の創設にかゝる社倉の米及び藩の租貢米の大部分は大阪の藏屋敷に於

24) 舟手御法留

25) 同年同月二十三日留帳

26) 拙著經濟史論考二六八頁以下參照

て賣捌かれた。津田永忠の如き理財の才能の秀いでた者が居た頃は、江戸に於ても米穀販賣上の投機を計畫した事を想像し得ないこともないが、當時の交通通信の技術よりするも亦一般經濟事情よりするも、その成功は甚だ覺束ないものと云はねばならぬ。寧ろ米穀取引及び金融の機關が已に相當の進歩を遂げて居た大阪市場に於て、米穀及びその他の貨物を處分した方が有利且つ安全であることは、何人も思ひ至る所である。約言すれば大阪岡山間の海運は市場販賣上の運送といふべく、岡山江戸間の海運は自己消費上の運送を主とし市場販賣の爲めにするものは僅かに附隨的意義を有するにすぎぬ。尙ほこの點につきては運送貨物の數量并に種類につき詳細なる比較研究をなすの必要があるけれども、之が資料に乏しく僅かに上述の記録のみに俟つて推斷せざるを得なかつたのは甚だ遺憾とする。

之を要するに、徳川氏の中央集權的封建制によつて、日本全國が政治的にも經濟的にも統合單一化せられたとはいへ、西國の諸藩がその江戸に對する關係は、經濟的には概して間接的附隨的であつたこと、人及貨物の移動關係が主として政治組織に基くこと即ち、各藩が江戸に貨物を輸送するはその江戸在住者を養ふ爲めであり、從て江戸より各藩に種々の貨物が移入せらるゝが如きは極めて少く、全く江戸中心主義の一方的經濟關係であつたことを看取しうるであらう。蓋し岡山藩の如き大藩にして且つ經濟上比較的富裕であつたものですら右の如き關係に在つた。又當時の交通技術及び政治組織の下に在りては、江戸と西國との經濟的交通の効果を充分に擧げることは容易でない。それは缺米の如き運送上の多大の損失、運賃の高率、航海の危險、各藩の船番所の煩累等によつて推察することが出来るであらう。